



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Sécurité de l'aviation — Politique

FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ PAR UNE POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION EFFICACE

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ACI appuie l'adoption et la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). L'une des cinq priorités clés est « *l'amélioration des ressources technologiques et l'encouragement de l'innovation* ».

L'industrie travaille à apporter des innovations urgentes dans le domaine de la sûreté de l'aviation, des améliorations progressives aux innovations « radicales », telles qu'une refonte de l'inspection/filtrage des passagers au moyen de la sûreté intelligente. Ce programme déjà ancien a bénéficié de l'appui inconditionnel des aéroports, des compagnies aériennes et des organismes de réglementation qui ont travaillé en collaboration pour élaborer et tester de nouvelles manières de travailler dans l'intérêt de tous, et surtout dans l'intérêt des passagers lorsqu'ils font l'objet d'une inspection/filtrage à l'aéroport.

Tant les solutions progressives que les solutions radicales nécessitent un climat d'innovation, lequel dépend de l'appui proactif des organismes de réglementation et de l'OACI. L'ACI suggère des mesures précises que les États membres et l'OACI peuvent prendre pour aider l'industrie à relever les défis importants de demain.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander instamment aux États d'atténuer le caractère prescriptif de leur réglementation, de réaliser des évaluations des incidences, de consulter l'industrie, d'autoriser les essais de nouvelles technologies et de reconsidérer la manière dont la technologie est certifiée et son utilisation approuvée ;
- à demander que le Conseil autorise d'autres moyens de conformité aux SARP de l'Annexe 17 qui remplissent le même objectif, sur la base d'une évaluation des risques et d'une justification ;
- à demander que le Conseil envisage l'élaboration d'un Document distinct énumérant les moyens alternatifs de conformité aux SARP de l'Annexe 17.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 10118, Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) A40-WP/14, <i>Innovation en aviation</i>

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

1. DIFFICULTÉS COMPROMETTANT LA SÛRETÉ DES AÉROPORTS

1.1 Les menaces qui pèsent sur l'aviation civile nécessitent des mesures d'atténuation proactives reposant sur des évaluations des risques efficaces. À mesure que les menaces et les risques évoluent rapidement, tant les États que l'industrie rencontrent des difficultés dans la mise en œuvre rapide de mesures de sûreté efficaces. Cela dit, plusieurs des mesures de sûreté actuelles découlent directement du fait que la dimension de sûreté est intégrée à l'infrastructure aéroportuaire en réaction à la menace la plus récente et qu'elle n'est pas prise en compte lors de la phase de conception de l'aéroport, ou elle est prise en compte trop tard. Les délais nécessaires pour la mise à l'essai et l'approbation de nouveaux équipements étant généralement longs, il se peut qu'une solution à un problème donné soit trouvée seulement après que la nouvelle menace a été identifiée.

1.2 Parallèlement, l'infrastructure aéroportuaire existante ne peut pas faire face à la croissance prévue. L'ACI prévoit que le trafic de passagers affichera un taux de croissance annualisé de 4,1 % et qu'il atteindra 20,9 milliards de passagers d'ici 2040. Bon nombre d'aéroports ont presque atteint, atteint ou même dépassé leurs capacités maximales prévues lors de leur conception, ce qui entraîne de l'encombrement, une baisse des niveaux de services ainsi qu'une frustration chez les passagers.

1.3 Non seulement nos aéroports accueillent un plus grand nombre de passagers, mais les attentes de ces derniers concernant la qualité des services évoluent. Partout dans le monde, le public s'attend à recevoir des services rapides et accessibles dans leur vie de tous les jours, des options en libre-service aux outils en ligne, en passant par l'automatisation et l'assistance à la clientèle. Les services publics évoluent également, et de plus en plus d'agences gouvernementales modernisent la manière dont ils réglementent et fournissent les services offerts aux citoyens. La sûreté des aéroports suit aussi ces tendances, et l'industrie réfléchit activement à de nouveaux moyens de satisfaire les attentes du public tout en assurant leur sûreté.

1.4 L'objectif du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) repose notamment sur le principe suivant : « Innovation : Encourager les États et les parties prenantes à concevoir, à établir et à partager de nouveaux moyens novateurs de mise en œuvre des politiques et des mesures de sûreté ».

2. DES AMÉLIORATIONS PROGRESSIVES AUX INNOVATIONS RADICALES : L'APPROCHE DE L'INDUSTRIE EN MATIÈRE D'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ

2.1 En octobre 2017, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) ont lancé une initiative conjointe connue sous le nom de New Experience Travel Technologies (nouvelle expérience en technologies du voyage) ou NEXTT. Cette initiative combine des concepts et des idées qui transformeront les voyages des passagers et l'acheminement de fret pour s'adapter à la demande de demain et la satisfaire de la meilleure manière possible. L'initiative NEXTT définira la manière dont les technologies et les processus avancés peuvent apporter les améliorations nécessaires en matière de services et de capacité pour toute l'étape au sol d'un voyage. Par exemple, dans le cadre de cette initiative, des recherches sont menées pour déterminer la manière dont les technologies avancées d'inspection telles que le suivi et l'identification, la robotique et l'automatisation peuvent renforcer la sécurité et la sûreté et améliorer l'expérience des clients. Cette initiative permet aussi d'examiner la manière d'améliorer l'utilisation des données par la modélisation prédictive et l'intelligence artificielle pour faciliter la prise de décision en temps réel et améliorer l'efficacité.

2.2 En janvier 2019, l'ACI a pris la direction du programme de Sûreté intelligente qui, précédemment, était partagée avec l'IATA. La sûreté intelligente identifie des solutions, permet le partage de meilleures pratiques et constitue un vecteur de changement en matière d'inspection/filtrage des passagers et des bagages. Par exemple, les systèmes automatisés de retour des bacs et les voies parallèles de remplissage des bacs sont des solutions qui avaient été proposées dans le cadre du programme de Sûreté intelligente et qui sont devenues la nouvelle norme à de nombreux postes d'inspection/filtrage des passagers partout dans le monde. Les systèmes de détection des explosifs dans les bagages de cabine (EDS-CB) et les systèmes avancés d'inspection/filtrage des bagages de cabine [par exemple les équipements de tomographie informatisée (TI)] sont de plus en plus utilisés car ils permettent d'améliorer les capacités de détection, de réduire le nombre de bacs par passager et de procurer une satisfaction accrue aux passagers. De telles innovations sont introduites de manière progressive, c'est-à-dire qu'elles reposent sur l'amélioration d'un produit existant, dans les systèmes connus aujourd'hui sous le nom de postes d'inspection/filtrage de sûreté.

2.3 Bien que l'innovation puisse être introduite de manière progressive, elle peut aussi être radicale. Les parties prenantes de la sûreté de l'aviation doivent se tourner vers l'avenir et se tenir prêts pour un bouleversement. Lors de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation de l'OACI, l'industrie a présenté un certain nombre de thèmes (HLCAS/2-WP/22) qui pourraient transformer l'expérience globale en matière de sûreté aux aéroports. À l'issue de consultations approfondies, l'ACI proposera une Vision pour la sûreté intelligente à l'horizon 2040 qui servira à orienter nos travaux aux cours des prochaines années.

2.4 Bien que l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation soit nécessaire de manière urgente, et qu'elle constitue une priorité pour les aéroports, elle dépendra des mesures prises par les États et l'OACI.

3. FAÇONS POUR LES ÉTATS MEMBRES DE FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ

3.1 En atténuant le caractère prescriptif des règles nationales de sûreté de l'aviation : Les réglementations prescriptives sont fondées sur les risques passés et actuels (notamment les mesures d'atténuation disponibles) et ne peuvent pas être facilement adaptées pour tenir compte des nouvelles menaces et des nouvelles solutions. De la même manière, les règlements plus anciens et désuets prennent souvent beaucoup de temps à être abrogés, ou ne sont pas abrogés du tout. Les réglementations relatives à la sûreté devraient être fondées davantage sur les performances et les résultats, c'est-à-dire qu'elles devraient fixer l'objectif à atteindre et non pas définir en détail la manière dont cet objectif devrait être atteint. Cette approche devrait être combinée à une supervision étroite ainsi qu'à une approche collaborative pour ce qui est de corriger les failles dans la sûreté. La réglementation fondée sur les performances possède l'avantage d'obliger l'industrie à réfléchir à des solutions et à s'investir dans sa gestion des risques, au lieu de l'enfermer dans une logique de conformité qui s'avère souvent coûteuse pour les aéroports. Par exemple, l'Australie a élaboré en 2013 un cadre conceptuel conçu pour parvenir à une approche en matière de réglementation relative à la sûreté du transport fondée davantage sur les résultats. Ce cadre est étroitement aligné sur les approches adoptées par d'autres agences gouvernementales en Australie².

² « Security Management Systems – Industry Discussion Paper », Gouvernement de l'Australie, Ministère des infrastructures et des transports (février 2013)

3.2 En réalisant des évaluations des incidences et en consultant l'industrie : L'ACI estime nécessaire la réalisation d'évaluations des incidences adéquates et la prise de décisions collaborative pour favoriser des pratiques novatrices. Les évaluations des incidences consistent en une analyse des effets positifs et négatifs de l'introduction de mesures d'atténuation nouvelles ou modifiées sur les systèmes aéronautiques existants et sur toutes les parties prenantes concernées jouant un rôle actif dans ces systèmes. Les États devraient réaliser une évaluation des incidences chaque fois que des mesures de sûreté nouvelles ou modifiées sont élaborées et, de préférence, avant leur mise en œuvre. En consultant les parties prenantes à un stade précoce de l'élaboration de mesures de sûreté nouvelles ou modifiées, les États devraient obtenir un niveau plus élevé de compréhension et, par là même, bénéficier d'un accueil plus favorable et d'un plus fort appui de la part des parties prenantes concernées, ce qui favorise une durabilité accrue.

3.3 En ajoutant des clauses dans la réglementation pour autoriser les essais de nouvelles technologies : Sans modifier les dispositions de l'Annexe 17 qui servent de base, les États devraient intégrer à leur réglementation des clauses autorisant la mise à l'essai d'innovations futures qui pourraient aider à identifier des moyens efficaces de s'attaquer aux nouvelles menaces. Par exemple, l'Union européenne autorise ses États membres à contourner temporairement sa réglementation lorsque qu'ils mettent à l'essai de nouvelles méthodes et technologies d'inspection/filtrage³. De tels essais doivent remplir certaines conditions et la Commission européenne doit être informée par écrit et approuver l'essai. Les États devraient être encouragés à introduire des clauses similaires dans leur réglementation nationale (autorisant les parties prenantes à mettre à l'essai de nouvelles technologies qui s'écartent de la réglementation), en particulier lorsque la réglementation est rédigée de manière prescriptive.

3.4 En reconsidérant la manière dont la technologie est certifiée et son utilisation approuvée : Le processus de certification et d'approbation d'une nouvelle technologie est long et coûteux. Il n'existe pas de processus mondial uniformisé pour la certification, ce qui signifie que différents États peuvent exiger la certification d'équipements, entraînant ainsi une répétition inutile des travaux. De la même manière, l'ajout de nouveaux algorithmes dans des équipements d'inspection/filtrage requiert une nouvelle approbation des organismes de réglementation, ce qui ne devrait pas être nécessaire pour les systèmes non liés à l'AVSEC (les logiciels de détection de la faune par exemple). Les États devraient appuyer l'élaboration d'une norme destinée à l'industrie telle que le système « Digital Imaging and Communications in Security » (DICOS) qui permettra l'échange continu d'images et d'informations entre les parties et les machines.

4. FAÇONS POUR L'OACI DE FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ

4.1 En énumérant différents moyens de conformité aux SARP de l'Annexe 17 : Il peut exister différents moyens de se conformer à une norme ou une pratique recommandée. L'approche adoptée concernant les nouvelles normes relatives à la sûreté côté ville consiste à éviter d'utiliser une méthode passe-partout de conformité, mais plutôt d'intégrer un « panier de mesures » au Document 8973 – Manuel de Sûreté. Cette approche est avantageuse car elle permet une certaine flexibilité ainsi qu'une certaine rapidité tout en fournissant un certain niveau de contrôle. Cela dit, ces options de mise en œuvre sont sans doute moins que des SARP, mais plus que des éléments indicatifs. C'est pourquoi l'ACI estime que le cadre de sûreté de l'aviation de l'OACI devrait énumérer différents moyens acceptables de conformité

³ Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, Annexe, Chapitre 12.8, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32015R1998>

plus souvent et plus clairement. Une façon de faire cela serait de reproduire la pratique du secteur des marchandises dangereuses qui comprend des principes et des dispositions de base de l'Annexe 18, mais qui les « amplifie » dans un document distinct, soit les Instructions techniques (Doc 9284).

4.2 En autorisant des moyens alternatifs de conformité sur la base d'une justification : Lorsque la réglementation nationale est fondamentalement différente d'une SARP de l'Annexe 17, mais qu'elle permet d'atteindre, par d'autres moyens, le même objectif, il devrait être possible pour l'État concerné de démontrer l'équivalence de cette approche différente, sur la base d'une évaluation des risques et d'une justification soumises à l'examen de l'OACI. Par exemple, pour s'attaquer à la menace posée par les engins explosifs improvisés (EEI), l'utilisation combinée d'équipements de détection à distance et de technologies de détection de traces d'explosifs est sans doute équivalente à une fouille par palpation. Étant donné que de plus en plus de nouvelles techniques novatrices seront adoptées dans les aéroports au cours des prochaines années, un mécanisme devrait exister pour permettre aux États de justifier leur utilisation de ces techniques sans être considérés non conformes par l'OACI.

4.3 En n'exigeant pas la notification de différents moyens de conformité en tant que « différences » : L'OACI impose aux États de notifier les différences par rapport à l'Annexe 17 dans 3 cas : a) lorsque la réglementation nationale est plus stricte que la SARP ; b) lorsque la réglementation nationale est fondamentalement différente de la SARP, mais qu'elle « permet d'atteindre, par d'autres moyens, le même objectif » ; c) lorsque la réglementation nationale offre un degré de protection moindre que la SARP correspondante. Conformément aux principes d'innovation et de durabilité, l'OACI devrait envisager de supprimer le point b) de la liste des différences devant être notifiées. Certains estiment que l'Annexe 17 est suffisamment centrée sur les résultats. Dans ce cas, il devrait être accepté qu'il existe différents moyens de se conformer aux SARP de l'Annexe 17.